
Segni, Immagini e Storia dei centri costieri euro-mediterranei

Varianti strategiche e paesistiche

a cura di
Alfredo Buccaro, Ciro Robotti



Segni, Immagini e Storia dei centri costieri euro-mediterranei

Varianti strategiche e paesistiche

a cura di
Alfredo Buccaro, Ciro Robotti

Federico II University Press



fedOA Press

Federico II University Press



e-book edito da
Federico II University Press
con
CIRICE - Centro Interdipartimentale di Ricerca sull'Iconografia della Città Europea

Collana

Storia e iconografia dell'architettura, delle città e dei siti europei, 4

Direzione

Alfredo BUCCARO

Co-direzione

Francesca CAPANO, Maria Ines PASCARIELLO

Comitato scientifico internazionale

Aldo AVETA

Gemma BELLÌ

Annunziata BERRINO

Gilles BERTRAND

Alfredo BUCCARO

Francesca CAPANO

Alessandro CASTAGNARO

Salvatore DI LIELLO

Antonella DI LUGGO

Leonardo DI MAURO

Michael JAKOB

Paolo MACRY

Andrea MAGLIO

Fabio MANGONE

Brigitte MARIN

Bianca Gioia MARINO

Juan Manuel MONTEROSO MONTERO

Roberto PARISI

Maria Ines PASCARIELLO

Valentina RUSSO

Carlo TOSCO

Carlo Maria TRAVAGLINI

Massimo VIGONE

Ornella ZERLENGA

Guido ZUCCONI

Segni, Immagini e Storia dei centri costieri euro-mediterranei

Varianti strategiche e paesistiche

a cura di Alfredo BUCCARO e Ciro ROBOTTI

© 2019 FedOA - Federico II University Press

ISBN 978-88-99930-04-2

Contributi e saggi pubblicati in questo volume sono stati valutati preventivamente secondo il criterio internazionale della Double-blind Peer Review. I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale e con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati per tutti i Paesi. L'editore è a disposizione degli aventi diritto per eventuali riproduzioni tratte da fonti non identificate.

Una mezzaluna rovesciata.

Approdi, porti e rotte della navigazione sulle sponde del Mediterraneo orientale

An Inverted Star and Crescent.

Docks, Ports and Shipping Routes on the Shores of the Eastern Mediterranean

MARCO RAMAZZOTTI

Sapienza Università di Roma

Abstract

Dall'occidente nostro, le sponde del Mediterraneo che lambiscono la Siria e la Palestina, ovvero la 'terra santa' e l'Egitto sino al confine con la Libia sono definite da secoli orientali; ma è bene ricordare che questo è solo l'orientamento stabilito 'ex Occidente' e che per i primi abitanti della Babilonia, invece, questo mare sarebbe stato il "Mar Superiore", confine del mondo allora conosciuto, mentre per noi, che oggi lo possiamo osservare dall'alto, è la punta di una mezzaluna rovesciata, quasi opposta a quella 'fertile' viva nella memoria collettiva.

From our West, the Mediterranean shorelines touching Syria and Palestine, or the "Holy Land" and Egypt until the Libyan littoral coasts are defined Eastern by centuries; but it is good to remember that this is only the orientation established 'ex Occidente' and for the first inhabitants of Babylon, instead, this sea would have been the "Upper Sea", the border of the known world, while for us, who today we can observe the Earth from the sky, it seems the tip of an upside-down crescent, almost opposite to the "fertile" living one in the collective memory.

Keywords

Mare Mediterraneo, Porti antichi, Rotte di navigazione.

Ports, Shipping routes, Mediterranean Sea.

Introduzione

In questo contributo si disegnerà una mappa diversa da quella usuale e si cercherà di seguirla analizzando quali porti, quali approdi e per quali rotte i primi abitanti del "Paese di Sumer", risalendo dal Golfo Persico lungo il corso dell'Eufrate, raggiunsero anche le coste del Mediterraneo, quasi alla congiunzione tra le punte delle due falci. E si tratterà, come osserveremo, di selezionare alcune tappe di un'esplorazione che iniziò sul finire del VI millennio a.C., quando le acque salmastre dell'Oceano Indiano, addolcite da quelle fluviali e regolate dalle piogge monsoniche costruirono l'habitat ideale al formarsi delle prime città, e queste dovevano avere un aspetto e una forma non dissimili da quelle di futuri, gloriosi centri marinari, quali ad esempio furono in Italia anche Venezia, Genova e Gallipoli.

Dalle lagune, dai molteplici porti e dalle 'splendide' banchine del Paese di Sumer, di Dilmun e di Magan si sarebbe risaliti sin dentro Babilonia, poi sempre lungo l'Eufrate attraccato a Mari, e da lì raggiunta Ebla, in Siria settentrionale, tanto vicina all'Eufrate quanto alle sponde settentrionali del Mediterraneo, dove sorsero i centri portuali di Ugarit, di Arado, di Biblo, di Beirut, di Sidone, di Tiro e di Acco. Risalire l'Eufrate seguendo questo orientamento a Nord-Ovest fu, per migliaia di anni, come scegliere la "via del fiume" per raggiungere il mare,

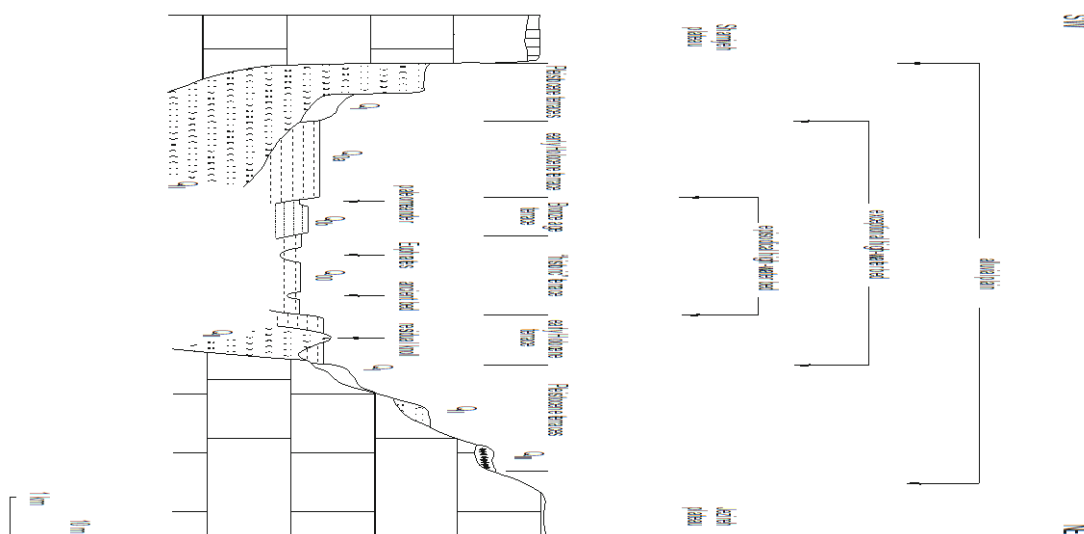
MARCO RAMAZZOTTI

trasportando sulle coste del Levante settentrionale, centrale e meridionale un carico ancor oggi inestimabile di beni immateriali e materiali.

L'altra grande arteria che nel corso dei millenni pose in contatto il Golfo e il mar Mediterraneo potrebbe essere definita la "via della sabbia", una lunga direttrice carovaniera che, dopo aver attraversato il deserto siro-arabico, raggiungeva i porti di Ashdod, Ascalona e Gaza e le altre città della cosiddetta pentapoli filistea (Gat e Akkaron). Tutte città fondate dai "popoli del mare" alla fine del II millennio a.C. su insediamenti più antichi in un'area che, per la sua posizione strategica, sarà anche significativamente appellata come "la porta dell'Egitto", una porta verso la civiltà delle piramidi ma anche aperta dove il paese "dono del Nilo" si apriva ad estuario nel Mar Mediterraneo, tra Avaris ad Est e Alessandria ad Ovest.

2. Dall'Oceano Indiano al Mediterraneo

Le grandi culture del Mediterraneo orientale riverberano, come noto, una profondissima e radicata memoria culturale del Vicino Oriente antico, o dell'estremo Occidente come definirebbe le coste della Mesopotamia, della Penisola Araba, della Palestina e dell'Egitto un collega di Pechino. E questo riverbero – come osserveremo – è tutt'altro che il riflesso di una storia lontana, si costituisce piuttosto come il fondamento ontologico di quelle culture che si formarono sulle coste del Levante a partire dal III millennio a.C., e che si caratterizzarono principalmente per essere culture marinare, legate appunto profondamente alla vita del mare e dei suoi porti oggi indagati anche sul piano geoarcheologico [Goiran - Morhange 2001, 647-669; Marriner - Morhange 2007, 137-194, Morhange - Caraion 2015, 281-289].

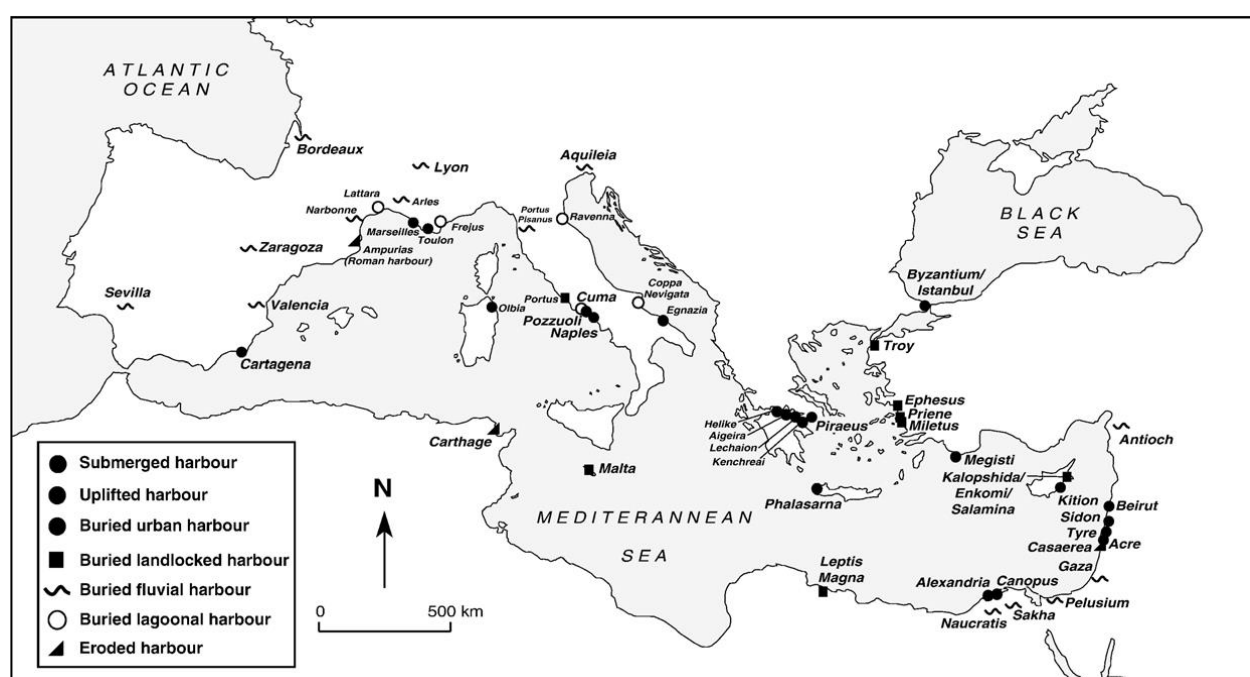


1: Una sezione schematica del basso corso dell'Eufrate siriano [Geyer - Monchambert 2015].

In particolare, la frastagliata linea di costa che dalla Siria settentrionale giunge al confine tra l'Egitto e la Libia, sembra formare quasi una mezzaluna speculare e rovesciata a quella cosiddetta 'fertile' dell'entroterra mesopotamico, ed è questa la *Via Maris* [Beitzel 1991, 64-74] costellata da quella fitta rete di insediamenti ittiti, fenici e ciprioti [Ramazzotti 2006, 357-388] che durante il II e nel I millennio a.C. assolse un ruolo fondamentale nel trasmettere all'Occidente anche quelle prime forme d'adattamento alle acque marine, palustri e fluviali già sperimentate nelle aree deltaiche nell'estremo sud della Mesopotamia, nei Paesi di

Sumer, di Dilmun e di Magan [Adams - Nissen 1972; Sanlaville 2002, 133-150; Pournelle 2007, 29-62], alle origini della civiltà urbana [Ramazzotti 2013].

D'altronde, le pionieristiche imprese archeologiche in Oriente condotte con audacia dalle maggiori potenze coloniali dell'Ottocento, e soprattutto quelle promosse dalla Compagnia delle Indie Orientali, mostrarono subito l'esistenza di una certa affinità elettiva tra l'avventura esplorativa e gli interessi commerciali, basti ricordare qui le indagini di Mr. John George Taylor (1851-1861) ad Eridu e ad Ur, come agente della Compagnia e Vice-Console britannico a Bassora [Sollberger 1972, 129-139]. Per questo già alla fine del XIX secolo si sapeva bene che le prime città della Mesopotamia antica erano distanti solo poche centinaia di metri dalle coste del Golfo, e che dunque erano particolarmente adatte ad essere disposte come grandi porti o piccoli approdi affacciati sull'Oceano.



2: Porti del Mar Mediterraneo documentati da dati geologici [Marriner - Morhange 2007].

Negli anni Trenta del secolo scorso, questa intuizione venne documentata dalle scoperte archeologiche di Sir Leonard Woolley, che proprio ad Ur (Tell Muqayyar) intraprese lo scavo archeologico di due grandi bacini, i quali, probabilmente, già nella seconda metà del III millennio a.C. entravano da nord e da ovest all'interno della capitale dei Caldei [Woolley 1930, 315-343; Woolley 1982], ed erano attrezzati con banchine per l'attracco di piccole imbarcazioni, funzionali a brevi spostamenti sulla costa, alla navigazione delle lagune circostanti e certo anche alla risalita dell'Eufrate, impresa necessaria soprattutto per porre in contatto i santuari maggiori della Babilonia meridionale [Jacobsen 1960, 174-185].

Poco dopo, negli anni Cinquanta, l'adattamento alle coste marine di queste prime città venne precisato grazie alle ricerche archeologiche di Fuad Safar nel sito di Eridu (Abu Shahrein), la più meridionale, la più antica e la più rilevante capitale religiosa di Sumer, che venne abitata sin dalla fine del VI millennio a.C. La copertina del volume che raccoglieva gli unici scavi sistematici realizzati sul sito, con il supporto tecnico di Seton Lloyd, realizzati più di trent'anni prima (1946-1949), ma pubblicati solo nel 1981 a Baghdad, riportava il grazioso e colorato

dipinto di una piccola barchetta a vela, scelta certo non a caso come segno di quella che il pensiero mitopoietico arcaico considerò, per oltre seimila anni, la prima città della storia a ricevere la regalità [Safar, Mustafa e Lloyd 1981].

Ma Eridu, che venne fondata prima di Ur, non è da intendere come una classica città portuale della Mesopotamia meridionale, ad Eridu si giungeva navigando direttamente l'ultimo braccio sud-occidentale dell'Eufrate, oppure dalla laguna che circondava i diversi isolotti vicini al tempio del dio Enki, il dio della creazione. La sua particolare vocazione religiosa ne fece una Città-Tempio, diffusa senza barriere e senza mura difensive sulla laguna, e contribuì a precisarne l'assoluta centralità culturale: il tempio di Enki, edificato su un'ampia terrazza sopraelevata, venne infatti poi riconosciuto come la "Casa dell'Oceano Primordiale", e per utilizzare un'espressione meno allusiva "La casa più in alto sul mare", eponimo che, forse, avrebbe potuto intendere che il suo tempio, visibile anche a quanti si avvicinavano alla costa dall'Oceano, era "faro" per tutte le comunità residenti ai margini della grande pianura alluvionale [Ramazzotti 2015, 3-29].

Un rapporto quasi simbiotico con il mare, il fiume e la laguna caratterizza dunque le prime forme d'adattamento che possono essere riconosciute e investigate sul piano archeologico tanto che le prime civiltà dell'Oriente preclassico vennero anche qualificate come formazioni economiche, politiche e culturali di "società idrauliche"; ma è meno ovvio il fatto che questo rapporto abbia poi dato espressione ad una specifica urbanistica del mondo antico orientale nella quale il porto, nella sua accezione semantica più estesa, venne inteso come un nucleo architettonico quasi autonomo, di compiuta bellezza e perfezione, che nei testi liturgici e sacri della Babilonia divenne oggetto di una venerazione continua, un edificio quasi destinato a segnare il confine tra il mondo conosciuto e l'universo da esplorare [Bottéro - Kramer 1992, 98-258].

Il fiume Eufrate fu sempre l'arteria di comunicazione principale per le culture della Mesopotamia antica (fig. 1): l'Eufrate terminava in prossimità di Eridu già alla fine del V millennio a.C., ma almeno dalla seconda metà del IV millennio a.C. divenne anche la rotta seguita dai primi abitanti della costa dell'Oceano per raggiungere il "Mar Superiore", così venne ricordato poi il *limes* dell'ecumene babilonese, la parte più settentrionale del Mediterraneo orientale. Questa risalita dell'Eufrate attraversava dunque la Babilonia di Hammurabi, purtroppo sepolta dalle frequenti esondazioni fluviali, e portava al sistema di canali navigabili che entravano dentro Mari (Tell Hariri) [Geyer - Monchambert 2015, 11-37], esempio di una grande città sorta proprio grazie agli attracchi che l'ansa del fiume agevolava, e alle sue banchine che suddividevano l'abitato in due unità distinte [Geyer - Monchambert 2015, 11-37]. Sulla via navigabile aperta con il diffondersi del primo urbanesimo della storia sul finire del IV millennio a.C., a poca distanza dalle colonie fluviali del periodo di Uruk seguite alla Rivoluzione Urbana, eppure con un milieu culturale distinto si formò anche Ebla (Tell Mardikh), senza porti, né attracchi d'alcun tipo, ovviamente, eppure in una posizione strategica, tanto vicina all'Eufrate quanto al "Mar Superiore", centro la cui vocazione fu decisamente commerciale, e – in un certo senso – anche molto simile a quella assunta da alcune città tipicamente portuali. Nel corso della seconda metà del III millennio a.C., ad Ebla, la "città del trono" [Matthiae 2010], nota anche per la lavorazione della lana, giungeva il pregiato bosso della macchia mediterranea che veniva scambiato ad Est lungo il corso dell'Eufrate [Biga 2016, 691-711] e tramite Mari risaliva ad Ebla il lapislazzuli grezzo del Badakhshan, forse il medesimo a raggiungere i porti costieri e da qui l'Egitto dei faraoni [Biga 2018, 691-711], con il quale la grande capitale siriana dell'età del Bronzo ebbe intense relazioni politiche e commerciali [Scandone - Matthiae 1986, 67-73; Scandone - Matthiae 1997, 415-427].



3: Immagine satellitare ikonos dell'area archeologica di Biblo [Deroin – Kheir – Abdallah 2012].

3. Una mezzaluna rovesciata: le coste del Mediterraneo orientale

Tra questi centri portuali del Mediterraneo orientale (fig. 2), quello forse più importante e antico, è Ugarit nella Siria settentrionale, celebre nel mondo antico proprio per essere stato l'emporio da cui mosse certamente la scrittura alfabetica, dopo una lunga permanenza tra le diverse lingue del ceppo semitico-occidentale [Yon 1994, 421-439; Vidal 2006, 269-279]; una città straordinaria che dal porticciolo and ansa di Mīnat al-Baiḍā' avanzato sulla costa a poca distanza da Cipro si estendeva all'entroterra (Rās ash-shamrah) occupato da grandi palazzi reali, da laboratori artigianali e animato da una vivace relazione diplomatica tanto con la Palestina, quanto con l'Egitto e nell'Egeo [Liverani 1987, 66-73], relazione documentata in alcuni capolavori assoluti della lavorazione in avorio databili al XIV e al XIII secolo a.C. non a caso riconducibili ad uno specifico e peculiare "stile internazionale" [Feldman 2006].

MARCO RAMAZZOTTI



4: Fotografia aerea di Acco, Tolemaide nel nuovo Testamento e Acri nelle crociate [Britzel 1991].

Poco più a sud era Ru'ād, Arwad, Arado, una piccola isola fortificata con mura ciclopiche, quasi un avamposto proiettato sul mare a 2.5 Km dalla costa. Purtroppo, poco è conosciuto della sua fondazione e della sua storia urbanistica, data l'assenza di scavi sistematici, ma le potenti mura in grandi blocchi rettangolari che ancora oggi si distinguono in prossimità dell'attracco maggiore all'isola (suddiviso in due porti), e che dovrebbero essere ascritti al suo molo più antico, sembrano raccontarla come un inespugnabile baluardo, la cui posizione venne d'altronde anche utilizzata dai crociati come testa di ponte per la Terra Santa, prima che fosse espugnata dagli arabi nel 648. Non è escluso, dunque, che Arwad, l'isola che secondo Strabone sarebbe stata fondata da rifugiati di Sidone, fosse anche a difesa di alcuni tra i maggiori centri religiosi fenici della costa, quale ad esempio Amrit, una città fenicia organizzata intorno ad un piccolo sacello di pianta quadrata decorato con stile egittizzante e collocato al centro di una vasca quadrangolare, in prossimità di una sorgente [Dunand - Saliby 1985].

Biblo, collocata più a Sud su un promontorio della frastagliata costa libanese, venne già abitata nell'età protourbana alla fine del IV millennio a.C. e dalla prima metà del III millennio a.C. venne anche dotata di poderose fortificazioni che proteggevano il suo abitato (fig. 3). Questa città portuale, particolarmente attiva nel commercio del papiro, della pece e del cedro, era conosciuta sia nei testi dell'Archivio Reale di Ebla che alle corti dei faraoni, e sebbene sia ancora discussa una precisa collocazione topografica dei suoi porti e dei suoi attracchi maggiori [Frost - Mohrange 2000, 10-104], forse in relazione ad un promontorio sommerso a nord dell'abitato [Goiran - Morhange 2001, 647-669], proprio da qui si dipartivano e attraccavano le "navi speciali" da carico dirette verso scali del Levante, dell'Egitto e del Mediterraneo.

Poco più a sud di Biblo, anche il promontorio di Beirut venne abitato sin dalla fine del IV millennio a.C. e la naturale vocazione marinara del suo piccolo attracco, sebbene in parte compromessa dalle fitte costruzioni della città moderna, è provata dalla sua menzione nelle fonti egiziane del II millennio a.C. e in alcuni testi datati al I millennio rinvenuti ad Ugarit. Nonostante l'esatta collocazione del suo porto sia dibattuta, l'abitato del Bronzo Antico e quello dell'Età del Ferro sembrano aver definito, come a Sidone, un'occupazione alta sulla sommità del Tell principale e una "bassa" estesa sul pianoro antistante sino alla costa [Elayi - Sayegh 2000; Curvers 2002; Marriner 2007, 85-92].

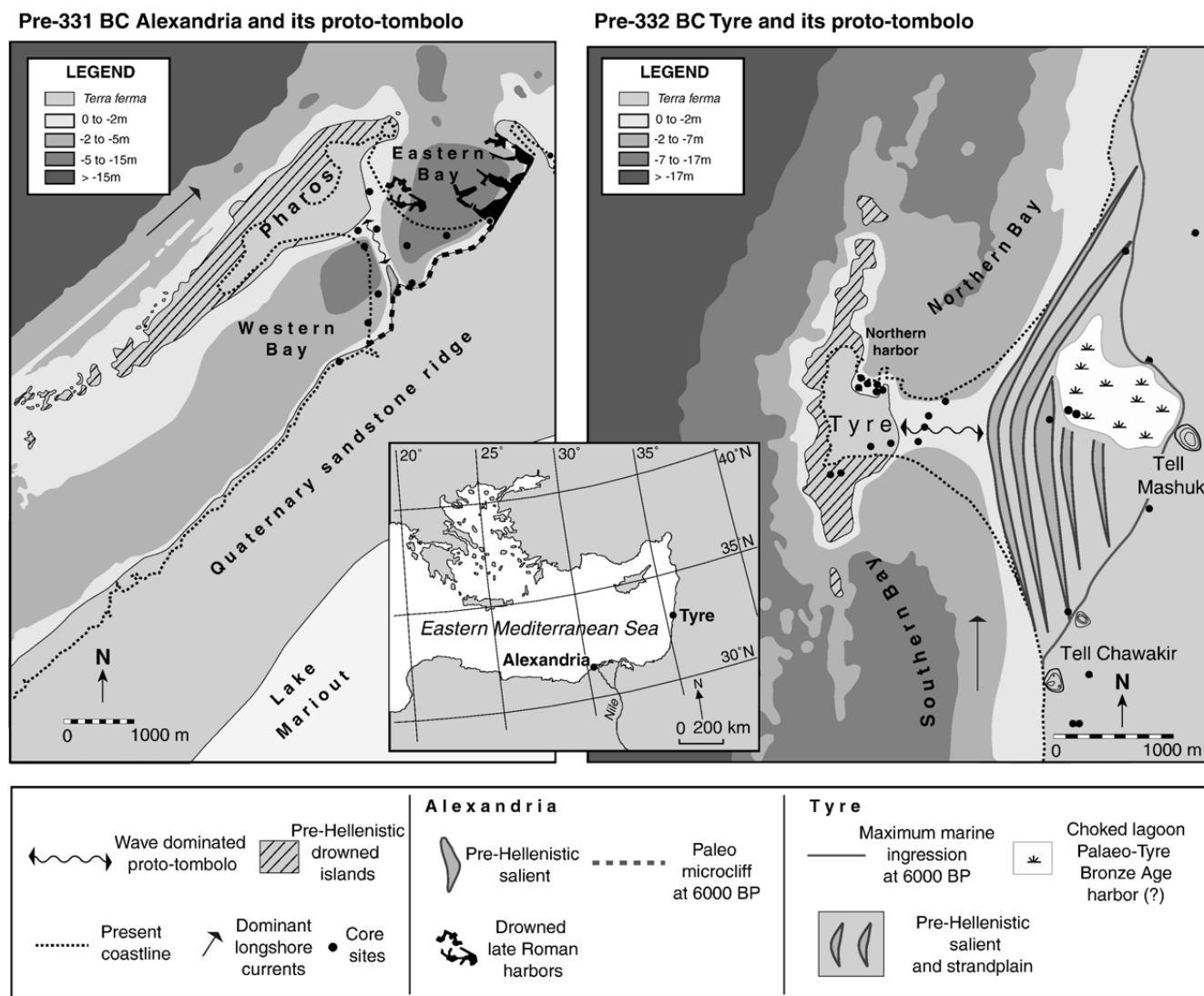
Scendendo lungo la costa libanese della nostra mezzaluna rovesciata si incontra il sito portuale di Sidone [Poidebard - Lauffray 1951], la cui antichità risale certo all'Età del Bronzo, ma che assunse il controllo politico della Palestina costiera già alla fine del II millennio a.C., mantenendo poi una specifica impronta mercantile per oltre un millennio a venire, come è appunto scolpito nello splendido rilievo di una grande barca a vela conservato al Museo Archeologico di Beirut e datato al II secolo d.C. (fig. 6). Le analisi sedimentologiche hanno d'altronde rilevato l'antichissima mobilità e lo spostamento degli approdi all'isola, che vennero più volte ricoperti da sabbia prima che, intorno al 3500 a.C., non fossero costruiti diversi moli per contenere il bacino acquatico naturale [Morhange et al 2000, 91-100].

E ancora lungo la costa meridionale del Libano, più a Sud, una delle sue prime colonie, Tiro (fig. 5) che originariamente era distaccata dalla costa e che è menzionata per la prima volta come un importante emporio nelle lettere di Tell el-'Amānah (XIV a.C.). Questa colonia di Sidone ebbe un ruolo di cruciale importanza nel controllo politico e commerciale del Mediterraneo orientale, di Tiro fu infatti il re Hiram che fornirà materiali e artigiani alla costruzione del Tempio di Salomone a Gerusalemme, una delle opere più grandi e potenti dell'antichità [Matthiae 2008, 406-430], e secondo la tradizione sarebbero poi stati i coloni tirî a fondare Cartagine sul finire del IX a.C., solo alcuni secoli prima che per la sua posizione strategica la città fosse prima occupata dai sovrani dell'impero neoassiro (Salmanassar IV e Assurbanipal) e poi da Nabucodonosor II di Babilonia. La storia politica è indicativa del ruolo che assolse Tiro nel trasferire all'occidente nostrum, attraverso le sponde più orientali del Mar Mediterraneo, diversi aspetti del milieu pluristratificato vicino orientale, tra cui certo quello riferito alla conoscenza di approdi, porti e rotte della navigazione per mare. Un sistema di conoscenze che sembrerebbe essere stato quasi protetto e diffuso dal suo imponente sistema portuale a tombolo, indagato per la prima volta da uno dei pionieri dell'archeologia subacquea e delle coste, Antoine Poidebard [Poidebard 1939].

La morfologia attuale di Tiro dipende, in massima parte, dalle opere architettoniche di congiunzione dell'isola alla terraferma realizzate da Alessandro Magno nel 332 a.C., quando dopo un prolungato assedio durato sette mesi, i suoi ingegneri sfruttarono abilmente le particolarità del contesto geologico locale per costruire una strada rialzata che potesse consentire alle truppe di raggiungere ed espugnare l'isola; secondo un'ipotesi recente, questa grande opera servì da prototipo per la realizzazione dello *Ἐπαστάδιον* di Alessandria edificato solo qualche mese dopo [Marriner et al. 2005, 1302-1327; Marriner - Morhange 2006, 164-171; Carmona - Ruiz 2008, 334-350].

Non dissimile da quella di Tiro fu poi la storia di Acco, un'altra città marittima conosciuta nei testi Tell el-'Amānah (XIV a.C.), ma porto dell'entroterra sorto alle foci del fiume Na'aman secondo un modello di adattamento e gestione del mare e del fiume certo sperimentato nel Vicino Oriente antico già sul finire del neolitico in Mesopotamia e nel Golfo; ma non solo Acco era collocata a Sud di Tiro e in associazione evidente con la grande città fenicia, costituiva anche il punto di arrivo delle vie carovaniere che dalla Mesopotamia attraversavano il deserto Siro-Arabico, sostavano a Damasco e si dirigevano sulle coste del Mediterraneo orientale (fig. 4).

MARCO RAMAZZOTTI



5: Evoluzione morfodinamica degli istmi di Alessandria e Tiro sin dall'antichità [Marriner – Morhange 2007].

Oggi la città chiamata negli Atti degli Apostoli Tolemaide, in ricordo appunto della presenza dei Tolomei, è interamente occupata dalle strutture medievali dei crociati e da quelle lasciate a seguito della dominazione turca, ma il suo centro archeologico nella parte orientale della città antica, Tell el-Fukhar (la collina dei cocci), ne conserva le più antiche vestigia e le pone in una forte connessione con quelle di Gaza, un'altra grande area portuale della Palestina meridionale insediata sin dal Bronzo Antico, e in massima parte collocata sopra i sedimenti rilasciati in mare dal Nilo [Morhange, Taha, Humbert et al. 2005, 75-78].

4. All'apice inferiore della mezzaluna rovesciata, davanti al *Mare Nostrum*

Al limite sud-occidentale della nostra mezzaluna rovesciata, il suo vertice – che potrebbe allungarsi poco oltre – è quello della vasta area costiera interposta tra Avaris e Naukratis, le due maggiori città portuali che segnano i confini orientali e occidentali del delta del Nilo, e formano quasi un triangolo, con caratteristiche geomorfologiche particolarmente adatte al formarsi di bacini naturali, interposto tra i due continenti dell'Africa e dell'Asia [Anders - Wunderlich 1990, 121-130]. Il grande porto della città di Avaris (Tell al-Dab'a), la capitale

degli hyksos che controllava le relazioni commerciali dell'Egitto con l'Egeo e con la Palestina nel Medio Regno, che ospitava sulla sua cittadella principale un palazzo reale edificato dai re di Tebe, Kamose e Ahmose (1555-1525 a.C.), fu anche una delle principali basi logistiche navali del Vicino Oriente antico, come documentato dall'enorme bacino portuale rinvenuto all'interno del sito e collegato con canali di ingresso e di uscita al sistema idrogeologico del delta orientale [Bietak 2017, 53-70].

Naukratis, invece, sul ramo Canopico del Nilo nel delta occidentale [Villas 1996, 163-175], fu fondata quasi mille anni dopo, nel 570 a.C., molto verosimilmente come emporio da coloni greci sotto l'auspicio del faraone filoelleno Amasis [Möller 2005, 183-192]. Poco più a Nord si sarebbe estesa la grande area portuale di Alessandria che, sebbene gravemente danneggiata da terremoti, dalle onde di tsunami e dalla fuoriuscita dei depositi sulle plaghe del Nilo, presenta caratteristiche morfodinamiche simili a quelle che permisero il formarsi del tombolo di Tiro; qui, nella baia di Abu Qir Bay vennero identificate ben due città greche portuali sommerse, Heraklion e Canopus Orientale, poste alla foce appunto del ramo Canopo del Nilo [Stanley et al. 2004, 4-10] e in evidente connessione con la particolare configurazione idrogeologica del sistema deltaico occidentale [Goiran et al. 2000, 83-90; Stanley et al. 2004b, 920-930].

È dunque proprio questo estuario del delta nilotico a configurare quel sincretismo tra Oriente e Occidente che definisce la zona apicale della nostra mezzaluna rovesciata. Questa è d'altronde il confine di un vasto territorio che sarà esplorato solo in parte dall'Impero Romano, ma che – soprattutto – fu sede di grandi porti, di attracchi, banchine, fari e biblioteche che contribuirono a trasmettere l'eredità vicino orientale ed egizia della navigazione per mare, per fiume e per laguna sul Mediterraneo, quasi lasciandola ormeggiare a lambire le meravigliose coste meridionali del nostro Paese.

Bibliografia

- ADAMS, R. McC.; NISSEN, H.J. (1972). *The Uruk Countryside. The Natural Setting of Urban Societies*. Chicago, University of Chicago Press.
- ANDERS, W.; WUNDERLICH, J. (1990). *Late Pleistocene and Holocene Evolution of the Eastern Nile Delta and Comparison with the Western Delta*, in *Von der Nordsee bis zum Indischen Ozean*, ed. H. Brückner, U. Radtke. Stuttgart, pp. 121-130.
- BEITZEL, B.J. (1991). *The Via Maris in Literary and Cartographic Sources*, in «The Biblical Archaeologist», 54/2, pp. 64-75.
- BIETAK, M. (2017). *Harbours and Coastal Military Bases in Egypt in the Second Millennium B.C. Avaris, Perunefer, Pi-Ramesses*, in *Natural and Cultural Landscape in Egypt*, ed. H. Willems, J-M. Dahms. Transcript Verlag, pp. 53-70.
- BIGA, M.G. (2016). *La Syrie et l'Egypte au IIIe millénaire av. J.-C.*, in «Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres», pp. 691-711.
- BIGA, M.G. (2018). *Tappe siriane di commerci a lunga distanza nel III millennio a.C.*, in «Paesiphae. Rivista di filologia e antichità Egee», 12, pp. 49-58.
- BOTTÉRO, J.; KRAMER, S.N. (1992). *Uomini e dei della Mesopotamia*. Torino, Einaudi.
- CARAYON, N.; MARRINER, N.; MORHANGE, C. (2011). *Geoarchaeology of Byblos, Tyre, Sidon and Beirut*, in «Rivista di Studi Fenici», 39/1, pp. 55-66.
- CARMONA, P.; RUIZ, J.M. (2018). *Geoarchaeological Study of the Phoenician Cemetery of Tyre-Al Bass (Lebanon) and Geomorphological Evolution of a Tombolo*, in «Geoarchaeology», 23/3, pp. 334-350.
- CURVERS, H.H. (2002). *The Lower Town of Beirut (1200-300 BC). A Preliminary Synthesis*, in «ARAM», 13-14, pp. 51-72.
- DEROIN, J-P.; BOU KHEIR, R.; ABDALLAH, C. (2012). *Geoarchaeological Survey for Cultural Heritage Management. Case Study from Byblos (Jbail, Lebanon)*, in *3rd EARSeL Workshop on Remote Sensing for Archaeology 1 and Cultural Heritage Management Ghent, Belgium, 19st – 22nd September, 2012*, pp. 1-7.

MARCO RAMAZZOTTI

- DUNAND, M.; SALIBY, N. (1985). *Le temple d'Amrith dans la Pérée d'Aradus*. Paris, Geuthner.
- ELAYI, J.; SAYEGH, H. (2000). *Un quartier du port Phénicien de Beyrouth au Fer III/Perse*, *Archéologie et histoire*. Paris, Gabalda.
- FELDMAN, M.H. (2006). *Diplomacy by Design. Luxury Arts and an "International Style" in the Ancient Near East 1400 – 1200 B.C.* Chicago, The University of Chicago Press.
- FROST, H.; MORHANGE, C. (2000). *Proposition de localisation des ports antiques de Byblos (Liban)*, in «Méditerranée», 1-2, pp. 101-104.
- GEYER, B.; MONCHAMBERT, J.-Y. (2015). *Canals and Water Supply in the Lower Euphrates Valley*, in «Water History», 7, pp. 11-37.
- GOIRAN J.-PH.; MORHANGE, C.; BOURCIER, M.; CARBONEL, P.; MORIGI, C. (2000). *Évolution des rivages d'Alexandrie à l'Holocène récent, marge occidentale du delta du Nil, Egypte*, in «Méditerranée», 94, pp. 83-90.
- GOIRAN J.-PH.; MORHANGE C. (2001). *Geoarcheology of Ancient Mediterranean Harbours: Issues and Case Studies*, in «Topoi», 11/2, pp. 647-669.
- JACOBSEN, TH. (1960). *The Waters of Ur*, in «Iraq», 22, pp. 174-185.
- LIVERANI, M. (1987). *The Collapse of the Near Eastern Regional System at the End of the Bronze Age: the case of Syria*, in *Centre and Periphery in the Ancient World*, ed. M. Rowlands, M. Larsen and K. Kristiansen. Cambridge, Cambridge University Press, pp. 66-73.
- MARRINER, N. (2007). *Geoarchaeology of Phoenicia's Buried Harbours: Beirut, Sidon and Tyre 5000 years of human-environment interactions*, Geomorphology. Aix-Marseille, Université de Provence.
- MARRINER, N.; MORHANGE, C. (2007). *Geoscience of Ancient Mediterranean Harbours*, in «Earth-Science Reviews», 80, 137 – 194.
- MARRINER, N., MORHANGE, C. (2006). *Geoarchaeological Evidence for Dredging in Tyre's Ancient Harbour*, in «Levant», 65, pp. 164-171.
- MATTHIAE, P. (2008). *Il Tempio di Gerusalemme: la suggestione infinita di una rovina scomparsa*, in *Relitti riletti. Metamorfosi delle rovine e identità culturale*, a cura di M. Barbanera. Torino, Bollati Boringhieri, pp. 416-430.
- MATTHIAE, P. (2010). *Ebla. La città del trono*. Torino, Einaudi.
- MORHANGE, C.; DUBUQUOY, O.; PRUNET, N.; RIBES, E.; DE BEAULIEU, J.L.; BOURCIER, M.; CARBONEL, P.; OBERLIN, C.; DOUMET-SERHAL, C. (2000). *Étude paléoenvironnementale du port antique de Sidon. Premiers résultats du programme CEDRE*, in «Méditerranée», 94, pp. 91-100.
- MORHANGE, C.; MARRINER, N.; CARAYON, N. (2015). *Géoarchéologie des ports antiques en Méditerranée. La géoarchéologie française au XXI^e siècle*. Paris, CNRS Editions.
- MORHANGE, C.; HAMDAN TAHA, M.; HUMBERT, J.-B.; ET AL. (2005). *Human Settlement and Coastal Change in Gaza since the Bronze Age*, in «Méditerranée», 104, pp. 75-78.
- MÖLLER, A. (2005). *Naukratis as Port-of-trade Revisited*, in «Topoi», 12-13/1, pp. 183-192.
- NIR, Y. (1996). *The city of Tyre, Lebanon and its semi-artificial tombolo*, in «Geo-archeology», 11/3, pp. 235-250.
- POIDEBARD, A. (1939). *Un grand port disparu, Tyr. Recherches aériennes et sous-marines, 1934 – 1936*. Paris, Librairie Orientaliste Paul Geuthner.
- POIDEBARD, A.; LAUFFRAY, J. (1951). *Sidon, aménagements antiques du port de Saïda. Etude aérienne au sol et sous-marine*. Beyrouth, Imprimerie Catholique.
- Ports antiques et paléoenvironnements littoraux* (2000), ed. MORHANGE, C., in «Méditerranée», 94, 1 – 112.
- POURNELLE, J. (2007). *KLM to Corona: A Bird's-Eye View of Cultural Ecology and Early Mesopotamian Civilization*, in *Settlement and Society: Essays Dedicated to Robert McCormick Adams*, ed. E. Stone. Los Angeles, Cotsen Institute of Archaeology, University of California, pp. 29-62.
- RAMAZZOTTI, M. (2006). *Ittiti, Fenici e Ciprioti*, in *Enciclopedia Universale dell'Arte. Dalla preistoria all'antico Egitto*. Milano, Electa – Mondadori, pp. 357-388.
- RAMAZZOTTI, M. (2013). *Mesopotamia antica. Archeologia del pensiero creatore di miti nel Paese di Sumer e di Accad*. Roma, Editoriale Artemide.
- RAMAZZOTTI, M. (2015). *The Iraqi – Italian Archaeological Mission at the Seven Mounds of Eridu*, in «Scienze dell'Antichità», 21/1, pp. 3-29.
- STANLEY, J.-D.; GODDIO, F.; JORSTAD, T.F.; SCHNEPP, G. (2004). *Submergence of Ancient Greek Cities off Egypt's Nile Delta - A Cautionary Tale*, in «GSA Today», 14, pp. 4-10.
- STANLEY, J.-D.; WARNE, A.G.; SCHNEPP, G. (2004). *Geoarchaeological interpretation of the Canopic, largest of the Relict Nile Delta Distributaries, Egypt*, in «Journal of Coastal Research», 20, pp. 920-930.
- SOLLBERGER, E. (1972). *Mr. Taylor Chaldaea*, in «Anatolian Studies», 22, pp. 129-139.

- SANLAVILLE, P. (2002). *The Deltaic Complex of the Lower Mesopotamian Plain and its Evolution Through Millennia*, in *The Iraqi Marshlands, a Human and Environmental Study*, ed. E. Nicholson e P. Clark. Politico's Publishing, pp. 133-11.
- SAFAR, F.; MUSTAFA, M.A.; LLOYD, S. (1981). *Eridu*, Ministry of Culture and Information, Baghdad.
- SCANDONE; MATTHIAE, G. (1986). *Les relations entre Ébla et l'Égypte au III^e et au II^e Millénaires av. J.-Chr.*, in *Wirtschaft und Gesellschaft von Ebla. Akten der internationale Tagung Heidelberg*, 4.-7. November 1986, ed. H. Hauptmann, H. Waetzoldt. Heidelberg, pp. 67-73.
- SCANDONE; MATTHIAE, G. (1997). *The Relations between Ebla and Egypt*. in *The Hyksos: New Historical and Archaeological Perspectives*, ed. E.D. Oren. University Museum Monograph 96. Philadelphia, University Museum, University of Pennsylvania.
- STIEGLITZ, R.R. (1990). *The Geopolitics of the Phoenician Littoral in the Early Iron Age*, in «Bulletin of the American Schools of Oriental Research», 279, pp. 9-12.
- VIDAL, J. (2006). *Ugarit and the Southern Levantine Sea-Ports*, in «Journal of the Economic and Social History of the Orient», 49/3, pp. 269-279.
- VILLAS, C. (1996). *Geological investigations, in Ancient Naukratis: Volume II, The Survey at Naukratis and Environs*, ed. W.D.E. Coulson. Oxbow Monograph, pp. 163-175.
- YON, M. (1994). *Ougarit et ses relations avec les régions maritimes voisines (d'après les travaux récents)*, in *Ugarit and the Bible*, G.J. Brooke, A.H.W. Curtis and J.F. Healy. Muenster, pp. 421-439.
- WOOLLEY, C.L. (1930). *Excavations at Ur, 1929 – 1930*, in «Antiquaries Journal», 10, pp. 315-343.
- WOOLLEY, C.L. (1982). *Ur of the Chaldees: A Revised and Updated Edition of Sir Leonard Woolley's Excavations at Ur*. London, Cornell University Press.